LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 10 (82) **Poznań, 1 czerwca 1927.** **Tom V**

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.
Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

TREŚĆ NUMERU:

B. O.

Świat cały przejęty jest lotnictwem. Dziś i w tygodniu, w którym żyjemy! Czynu tego dokonał młody pilot amerykański, który, nie bacząc na niebezpieczeństwa, dokonał gigantycznego lotu z Nowego Yorku do Paryża.

Lot ten nasuwa jednak szereg różnych myśli. Jak my daleko jesteśmy od zachodu. Jak ciasny jest nasz horyzont lotniczy.

Polskie wytwórnie pracują intenzywnie, nowe typy płatowców polskich przecinają powietrze w coraz krótszych odstępach czasu, ale czy to wszystko?

Na lotnisku w Paryżu — zresztą na każdem lotnisku poza Polską byłoby to samo — przyjmowali Lindenbergh'a piloci — a w Polsce — najróżniejsi ludzie, ale najmniej lotnicy. Byle nie lotnik, bo ten nie ma najmniejszego prawa zajmować stanowisk w lotnictwie. Czy pogląd ten jest słuszny? Czy nie powinniśmy — czy nie musimy — w pierwszym rzędzie zająć przy pracy na lotniskach pilotów rezerwy? To jest im słusznie należne miejsce i żadne względy przemawiać nie mogą przeciw temu.

My żądamy, by posady lotnicze w lotnictwie cywilnem i w urzędowych biurach lotnictwa były obsadzane przez lotników — oficerów i podoficerów rezerwy. Tylko wtedy można sądzić, że praca lotnicza pójdzie w ten sposób, w jaki dobro państwa i lotnictwa wymagać może, powinno i musi.

Osiem lat komunikacji lotniczej w Europie.

Na początku r. 1927 minęło 8 lat, od kiedy zorganizowano pierwsze linje pasażersko-lotnicze. Lata 1919—1921 były latami prób i eksperymentów, dopiero począwszy od roku 1922 zaczyna się rozwijać komunikacja lotnicza z niezwykłą szybkością. Co roku przybywają coraz to nowe linje, co roku nowe tereny i nowe państwa pokrywają się siecią dróg lotniczych.

Dziś nie ma już prawie państwa w Europie, gdzieby nie było linji lotniczych. Władze państwowe, które z początku odnosiły się z rezerwą do tego nowego środka lokomocji, dziś, po udatnych próbach, szczególnie po wyprodukowaniu nowych typów płatowców pasażerskich, uznają tą komunikację narówni z innemi środkami lokomocji, starają się ją podtrzymać wszelkiemi sposobami i pomagać do coraz większego jej rozwoju.

Oczywiście, że daleko jeszcze do tego, aby samolot wyparł z użycia koleje, czy statki, jednak już dziś jest on czynnikiem bardzo poważnym, wpływającym dodatnio na stosunki ekonomiczno-kulturalne. Dlatego też dobrze sobie będzie już dziś uprzytomnić jak znaczne postępy porobiło lotnictwo komunikacyjne.

Na str. 4 podaję zestawienie z lat 1919-1926, długości linji lotniczych w każdym państwie europejskim, podając z boku w % długość linji obcych towarzystw lotniczych, przechodzących przez dany kraj. Obliczenia moje oparłem na urzędowych danych (Indicateur Aérien i t. p.), przyczem brałem pod uwagę także i te linje, które były otwarte w ciągu paru miesięcy. Stąd też prawdopodobnie zachodzą pewne różnice z obliczeniami robionemi przez innych.

W zestawieniu tym odrazu się rzuca w oczy, długość linji lotniczych w Niemczech, szczególnie, że linji należących do obcych towarzystw, jest tylko 28%.

Niemcy pierwsi zrozumieli doniosłość lotnictwa pasażersko-komunikacyjnego i pod tym względem wysunęli się na pierwsze miejsce. Ciekawą jest obserwacja poszczególnych liczb, dotyczących Niemiec, Rosji i Francji.

Do roku 1922 Francja przodowała. Dopiero od r. 1923 długość linji niemieckich występuje na pierwszy plan, a w roku 1926 osiąga cyfrę, którą trudno jest w prędkim czasie jakiemukolwiek państwu dogonić.

Co więcej Rosja, która do roku 1922 nie miała ani jednej linji lotniczej, postępuje coraz szybciej naprzód, tak, że w roku 1926 staje już na drugiem miejscu. Pocieszającym bardzo faktem, z którego możemy być naprawdę dumni, to to, że w zestawieniu powyższym *stoimy na czwartem miejscu. Uważam, że jest to naszą chlubą, którą trzeba mocno podkreślić*, szczególnie, że inne państwa bogatsze i potężniejsze od nas, stoją daleko w tyle.

Ciekawe jest też zestawienie, długości linji europejskich, eksploatowanych przez towarzystwa lotnicze poszczególnych państw. Oczywiście, że kolejność jest tu zupełnie inna.

Długość linji lotn., eksploatowanych przez tow. poszczególnych państw.

	PAŃSTWO.	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
1	Niemcy	1291	2271	2206	4917	6052	8067	19362	22292
2	Francja	1883	3913	4583	7880	5114	5705	5926	7985
3	Rosja	—	—	—	—	1960	2235	4150	3560
4	Anglja	750	750	750	1445	2923	3283	2783	2533
5	Włochy	—	—	—	—	—	—	—	2355
6	Szwecja	—	—	—	—	—	830	2205	2205
8	Szwajcarja	—	—	—	520	995	965	825	2035
8	**Polska**	—	—	—	**525**	**625**	**880**	**2333**	**2027**
9	Holandja	—	—	1020	770	1390	1480	2455	1990
10	Danja	—	—	—	—	280	715	1855	1565
11	Austrja	—	230	—	—	230	810	1050	1030
12	Czechy	—	—	—	—	—	450	720	730
13	Rumunja	—	—	—	—	—	—	—	600
14	Belgja	—	320	320	—	—	560	655	500
15	Finlandja	—	—	—	—	—	85	—	485
16	Węgry	—	—	—	—	—	230	230	230
17	Albanja	—	—	—	—	—	—	300	220
18	Estonja	—	—	—	—	—	85	—	85
19	Hiszpanja	—	—	—	—	150	—	—	—
	Razem . .	3924	7464	8879	16057	19719	26390	44849	52432

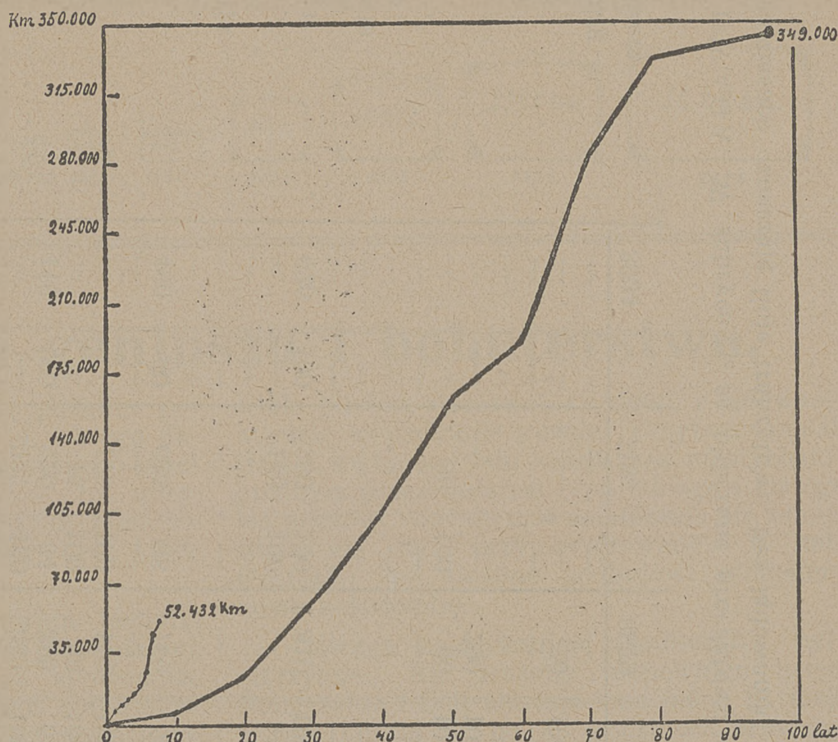
Z tabelki tej możemy doskonale wysunąć wnioski o wielkości przemysłu lotniczego i o potędze poszczególnych towarzystw popieranych tak przez sam przemysł, jak i władze państwowe.

Polska, która jak wiadomo przemysłu lotniczego niema w sensie lotnictwa komunikacyjnego, stoi już tu na jednym z podrzędnych miejsc.

Ogólnie biorąc mieliśmy więc w 1926 roku 52 432 km. linji lotniczych, czyli mniejwięcej siódmą część długości linji kolejowych, które w r. 1926 osiągnęły cyfrę 349 065 kilometrów.

W stosunku do koleji długość linji lotniczych zajmuje jeszcze poślednie miejsce. Jednak jeśli spojrzymy na załączony obok wykres to zauważymy, jak szybko w stosunku do długości linji kolejowych wzrasta długość linji lotniczych.

To na co lotnictwo pod względem długości swych linji potrzebowało 8 lat, to kolej na tą samą ilość km. linji musiała zużyć około 30 lat.

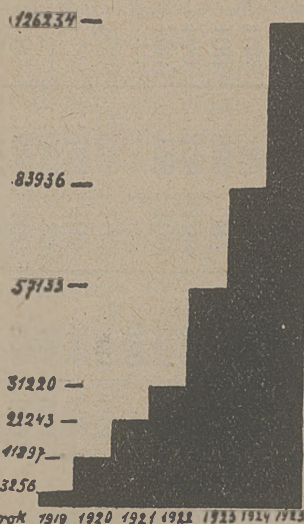


Szybkość wzrostu długości linji lotniczych jest zresztą zupełnie zrozumiałą.

Jednak obraz rozwoju komunikacji lotniczo-pasażerskiej nie byłby zupełny, gdyby rozpatrywać go tylko z punktu widzenia długości linji. Trzeba wziąść jeszcze pod uwagę ilość przewiezionych samolotami, pasażerów, towarów i poczty. Otóż na podstawie zestawień umieszczonych w „Jahrbuch für Luftverkehr“ 1924/25, oraz na podstawie danych statystycznych poszczególnych towarzystw od roku 1919—1926 przewieziono:

ROK	Pasażerowie	Towary i poczta w tonach
1919	3 256	30
1920	11 897	248
1921	22 243	322
1922	31 220	819
1923	57 133	1575
1924	83 936	2286
1925	126 234	3628
1926	71 836	1981
Razem	407 755	10889

Zaznaczyć tu muszę, że z powodu braku odpowiednich danych w r. 1924 nie włączona jest statystyka tow. belgijskiego *Sabeny*, oraz tow. węgierskiego, w roku 1925 — tow. Sabeny, austrjackiego i albańskiego. Obliczenia dotyczące r. 1926 są prowizoryczne, gdyż dotychczas nie wszystkie towarzystwa podały do wiadomości publicznej swe statystyki. Podane liczby nie obejmują towarzystw francuskich, holenderskiego (K. L. M.), włoskich (Societé Aero Express Italiano, Sisa), duńskiego, rumuńskiego, belgijskiego, albańskiego i węgierskiego. Przypuszczać należy, że cyfry z roku 1926 po uzupełnieniu znacznie bardzo wzrosną, gdyż np. towarzystwa francuskie (stojące pod względem długości linji na drugiem miejscu) przewiozły prawdopodobnie bardzo dużą ilość pasażerów **), to samo dotyczy holenderskiego towarzystwa K. L. M., oraz włoskich.



Ilość przewiezionych pasażerów w latach 1919—1925.

Trudno tu robić jakieś porównania z ilością przewiezionych pasażerów i towarów koleją. Koleje przewożące pasażerów i ładunki masowo, jeszcze

*) Obliczenia za rok 1926 są prowizoryczne. **) W 1925 roku przewiozły powyższe towarzystwa około 20.000 pasażerów.

Długość linji lotniczych w poszczególnych państwach.

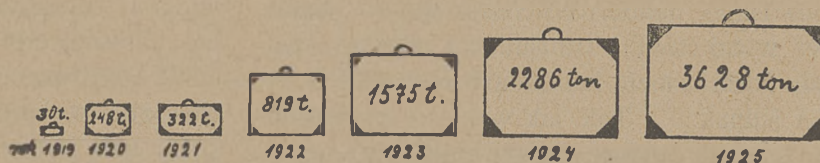
Nazwa Państwa	1919		1920		1921		1922		1923		1954		1925		1926	
	km.	%	km.	%	km.	%	km.	%	km.	%	km.	%	km.	%	km.	%
Niemcy	1291	—	2311	18	2496	33	4002	18	5967	29	6511	37	17720	19	23943	28
Rosja	—	—	—	—	—	—	700	100	2660	26	3216	31	5080	19	4260	16
Francja	1443	36	2536	20	2716	19	4719	21	2704	42	3294	42	3323	45	4225	35
Polska	—	—	(35)	100	285	100	820	41	940	38	1195	30	2386	19	2035	18
Holandja	—	—	—	—	515	20	385	33	1275	63	1590	92	2695	32	1820	71
Austrja	—	—	85	—	—	—	135	100	220	61	777	58	1527	95	1517	90
Czechy	—	—	227	100	332	100	329	100	329	100	955	53	1397	49	1442	50
Belgja	110	100	220	34	305	53	465	100	495	100	725	72	745	69	1429	83
Szwecja	—	—	75	100	60	100	60	100	60	100	730	67	1855	92	1395	72
Danja	—	—	175	100	160	100	—	—	160	—	795	75	1290	81	1364	74
Grecja . , ...	—	—	—	—	—	—	(180)	100	(180)	100	(180)	100	(180)	100	1260	100
Anglja	460	50	635	68	760	53	1105	52	1145	31	1630	28	1525	47	1215	27
Włochy	—	—	—	—	—	—	135	100	—	—	—	—	—	—	1190	16
Szwajcarja	—	—	—	—	—	—	398	28	665	12	890	47	995	42	1165	35
Rumunja	—	—	—	—	—	—	480	100	480	100	425	100	425	100	1025	41
Węgry	—	—	145	100	—	—	380	100	525	100	625	77	610	75	770	81
Hiszpanja	620	100	960	100	810	100	620	100	770	80	620	100	770	100	620	100
Finlandja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	585	87	445	100	490	50
Jugosławia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	265	100	265	100	268	100
Bułgarja	—	—	—	—	—	—	(235)	100	(235)	100	(235)	100	(235)	100	(235)	100
Albanja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	—	220	—
Gdańsk	—	—	80	100	80	100	135	100	135	100	179	100	263	100	200	100
Litwa	—	—	—	—	290	100	370	100	370	100	370	100	370	100	195	100
Estonja	—	—	—	—	—	—	180	100	180	100	305	87	225	100	80	50
Turcja	—	—	—	—	—	—	59	100	59	100	59	100	59	100	69	100
Łotwa	—	—	—	—	70	100	165	100	165	100	165	100	165	100	—	—
Luxemburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(60)	100	—	—	—	—
Razem	3924		7464		8879		16057		19719		26390		44849		52432	

UWAGA: W rubryce % są obliczone procentowo długości obcych linji, przebiegających nad poszczególnemi państwami. Cyfry w nawiasach oznaczają linje tranzytowe, bez lądowania.

bardzo długo będzie się utrzymywała na swoim stanowisku. Tak samo trudno snuć jakieś horoskopy na podstawie wyżej wymienionych danych statystycznych, co do całkowitego wyrugowania koleji lub okrętów. Te rzeczy uzależnione są całkowicie od techniki lotniczej. W każdym razie możemy być pewni, że samolot coraz więcej będzie opanowywał świat i rugował inne środki komunikacji.

Tadeusz Gryżewski.

Ilość przewiezionych towarów i poczty w latach 1919 — 1925.



Na drogach genjuszu i bohaterstwa.

Zaiste rzadko obserwuje się podobne poruszenie opinji publicznej, jak to, jakiego dokonały wiadomości z ostatnich tygodni o przelocie Atlantyku. W kawiarniach, na ulicy, w domu, jednym z najważniejszych tematów rozmów były nazwiska Nungesser i Coli, Lindbergh i markiz de Pinedo.

W dzisiejszym stanie rozwoju techniki lotniczej, lot przez Atlantyk jest wspaniałym, a nawet bohaterskim wyczynem sportowym. Dzięki bowiem olbrzymim ilościom materjałów pędnych potrzebnych na kilkudziesięciogodzinny lot bez lądowania, samolot taki musi być latającą cysterną benzyny, która w dzisiejszym stanie rzeczy, ani pasażerów, ani towarów zabrać z sobą nie może.

Tem nie mniej nie należy niedoceniać znaczenia takiego lotu. Lot ten będący znakomitym sprawdzianem wytrzymałości i energji: pilota, silnika i maszyny, w konsekwencji studjów opartych na doświadczeniach zbliża termin, kiedy kilkudziesięcio-osobowe płatowce, za stosunkowo niewygórowaną opłatą stworzą stałe połączenia.

Ludzie, którzy w imię haseł szczytnych dla rozszerzenia horyzontów wiedzy lotniczej, dokonują tak niebezpiecznych lotów zasługują dziś na miano bohaterów, jutro na miano pionierów komunikacji transatlantyckiej.

Piloci Nungesser i Coli, startowali z Paryża na płatowcu tak przeciążonym, że ledwo zdołali się oderwać od ziemi. Płatowiec ich typu Lewasseur posiadał normalne kształty samolotu lądowego z podwoziem. Specjalnie uszczelniony kadłub, wysoko położone dolne skrzydło i urządzenie do odrzucenia podwozia, umożliwiało pilotom startowanie z ziemi, a lądowanie w razie wypadku na wodzie. Przyznać jednak trzeba, że burza i fale morskie są niesłychanie groźnym przeciwnikiem typu takiego i dlatego los pilotów, choć do dziś ostatecznie nie znany, zdaje się być przypieczętowany. W imię wzniosłej idei złożono podbojowi atmosfery nową hekatombę.

Odwaga amerykanina Lindbergh'a była olbrzymia. Nie zrażony niepewnym losem Nungessera i Coli startuje sam jeden 21 maja z New Yorku, by po 32 godzinach brawurowego lotu, walki z burzą śniegową, wylądować na lotnisku w Le Bourget pod Paryżem. Do lotu tego użył Lindberg płatowca Ryan, który w St. Zjednoczonych uchodzi za jeden z najlepszych komunikacyjno-fotograficznych, średniej wielkości.

I tak oto spełniło się marzenie konstruktorów, pilotów i ludzkości wogóle.

W 1910 r. Blériot przeleciał kanał La Manche z Francji do Anglji.

W 1927 roku Lindbergh przelatuje z Europy do Ameryki.

Szybkość postępu w lotnictwie jest ogromna.

W dalszym ciągu polscy piloci kap. Idzikowski i Kubala zamierzają sięgnąć silną dłonią polską po wawrzyny zdobywcy Atlantyku.

Już od szeregu dni odbywają na lotnisku w Villacoublay próbne loty. Osłaniają się oni welonem tajemnicy. Typ, który im do przelotu posłuży jest nie znany. Według pogłosek ma to być specjalny typ Hanriota.

Szczęść Wam Boże Polscy Piloci!

Bol.

STANISŁAW MICHAŁ GRABOWSKI.

ICH RADJO - RAJD.

III.

— Hallo, hallo! Wileńskie radio! Nadajemy w tej chwili transmisję z Bukaresztu. Wiadomości o locie kapitana Świechnia!

A jednak... Tak, jak wszyscy przy obiedzie siedzieli, zerwali się od stołu i do salonu pobiegli. Tylko babunia na swem miejscu pozostała.

— Paraska, duszko, czy to panienka wróciła?

A przed głośnikiem rodzice Butrymscy z synem Franiem oczekiwali z niecierpliwością wieści z dalekiego świata, z Rumunji aż, — poraz pierwszy skąd inąd, niż z Wilna.

— Hallo, hallo! Radio Bucaresti!

Zdawało się, jakoby ów Rumun w tym samym pokoju po francusku do nich przemawiał.

Zaczął coś mówić o entuzjazmie, z jakim tłumy witały polskiego oficera, który lądował zaledwie przed godziną...

Urywa się... Cicho... Tylko szmery i gwizdy przeciągłe.

Stary Butrymski klnie. Wracają do stołu.

Pani Butrymska w duchu się raduje, ale przy mężu despocie odzywać się nie śmie. — Polak! Doleciał!

Pan Franio triumfuje: toć przecie jego dobry osobisty znajomy!

A stary Butrymski minę ma kwaśną i jakąś niewyraźną:

— Ta smarkata u Wintołttów to pewno cała dziś w tubie od radja siedzi! Chciałbym, żeby tak tego — —

I wąsem siwym targa...

IV.

— Hallo, hallo! Hier Radio Wien! — znów transmituje Wilno.

W miciszkowskim salonie cicho dziś, jakby kto makiem zasiał. Każdy w fotelu swoim długie spędza godziny, kto pasjanse układa, kto stare roczniki „Świata" przerzuca. Tylko Aza niespokojnie na dywanie się kręci, to ziewa przeciągle, to piszczeć poczyna i łapką we drzwi skrobie. A deszcz po szybach bez ustanku długiemi ścieka strugami.

Jakaś Wiedenka altem przez głośnik mówi:

— Zebrane na lotnisku tłumy, mimo deszczu i chłodu, zgotowały dzielnemu polskiemu pilotowi serdeczną owację. Rodak Kiepury, Poli Negri i Paderewskiego, lecąc z Bukaresztu, wylądował tu o pół godziny wcześniej, niźli się spodziewano. Dotychczasowe etapy swego lotu odbył w rekordowem tempie. Znaczenie jego rajdu tem jest donioślejsze, że leci kapitan Świecheń bez mechanika, towarzyszy mu bowiem jedynie pasażerka, młoda Polska, której odwaga wywołała sensację w mieście. Lotnik z panną, której nazwiska w wywiadzie prasowym nie podał, odleciał przed kwadransem w kierunku na Brukselę.

Tyle o locie usłyszano z Wiednia.

— Dzielny, dzielny człowiek, — przerwała ciszę pani Butrymska.

— Jest też się nad kim rozpadać, — zirytował się znowu stary. — Kiep by był, gdyby tego nie potrafił! A od czegoż do licha jest pilotem, a za co mu w takim razie państwo płaci?! Dobraś sobie! Karjerowicz — reklamę sobie urządza!

Urwał. Nerwowo zapałką o pudełko pociera. Zaciąga się papierosem i znowu wąsem targać poczyna.

— Co tam jakiś Świecheń! Głupstwo! Ale dziewczyna — słyszeliście?! To mi się podoba! Polka! Znać polską krew w takiej odwadze!

— Tak, to... to mi się podobało, — ciągnie dalej. — Austrjaki się dziwią — słyszeliście?! Pewno, pewno!!

Oczy Butrymskiego niespokojnie po ścianach biegają. Wreszcie zrywa się stary z fotelu i dłonią w dłoń uderza:

— Uff! A może sobie doprawdy inną już donnę na narzeczoną upatrzył?! Uff! Może to dla nas szczęśliwy prognostyk? No, ale czekajmy na dalsze wiadomości...

V.

Rozklekotanym Fordzikiem zjechał ksiądz proboszcz z wizytą. Parafja wielka, kościół od Miciszek daleko — ze trzydzieści kilometrów będzie, rzadkim więc gościem proboszcz u Butrymskich. Tem solenniej księdza pań-

stwo podejmują — kolacja się odświętna szykuje. Tymczasem partyjkę szachów stary z proboszczem uciął. Ale kulawo jakoś idzie...

— Dobrodziej dziś, panie dziejku, nie tęgo jakoś gra, — mruczy duchowny.

— Słusznie to ksiądz dobrodziej zauważył, myśli do kupy zebrać nie mogę. Bo to radjo tak chrypie i ćwierka, że w człowieku żółć się rozlewa.

— A no, to zgaś go dobrodziej, a poco ma gwizdać w pokoju, jak fornal w czworakach?

— Et, wie co ksiądz dobrodziej, kiedy indziej tę partję skończymy! Bo to, przyznam się księdzu, umyślnie aparatu nie wyłączam, bo ciekawych wiadomości czekamy o tym jakimś lotniku, co to z Lidy dziś do Europy poleciał. A z nim jakaś dzielna panna na gapę...

Ale tu głośnik przerwał:

— Hallo, hallo! Radio Bruxelle!

— Matkę wołaj! — huknął na Frania stary Butrymski. — Niech tam wszystko w kuchni zostawi! A prędko, bo już zaraz gadać będzie!

Irytował się stary coraz bardziej. Krew się na twarzy, przez wiatrem spaloną skórę, rumieniła. Wąsom spokoju nie dawał.

— Hallo, hallo! Dziś do Brukseli (po francusku męski głos rozpoczął) przed godziną zawitał drogą powietrzną brawurowy polski rekordzista, kapitan pilot Świecheń. Na lotnisku przybyli delegaci rządu, korpusu dyplomatycznego, cały tutejszy świat lotniczy, prasa i liczni kinooperatorzy. Czerwono - białe kwadraty na skrzydłach dumnego ptaka metalowego wywołały w tłumie nastrój podniosły, zrodzony z uczuć przyjaznych dla bohaterskiego narodu polskiego. Kapitan Świecheń otrzymał wielki bukiet fiołków w darze, bukiet ten jednak wręczył z niskim ukłonem swemu mechanikowi. Jakież było zdumienie zgromadzonego tłumu, gdy okazało się, że ów ktoś, kogo uważano za mechanika, jest młodą i uroczą panienką. Panna Anna, której nazwiska nie zdołaliśmy zapamiętać, ślicznym uśmiechem podziękowała za kwiaty. Po pięciu minutach pobytu na lotnisku brukselskim, pilot ze swą pasażerką odleciał w kierunku Gdańska. Niech żyje bratni naród polski! Niech żyje lotnictwo polskie! Vive la Pologne!

— Boże mu pobłogosław! — przemówił po długiej chwili milczenia ksiądz proboszcz, kreśląc w powietrzu znak krzyża świętego. — Boże, dopomóż dzielnemu synowi Ojczyzny! Serce rośnie, panie dziejku, dusza się raduje w człowieku, gdy takie słowa przez ową tubę słyszy — i to skąd? z Brukseli! Tyle kilometrów — tyle kilometrów! Taki szmat świata — a wszędzie dziś Polakowi nadziwić się nie mogą!

— A jak to się jego matka cieszyć musi! — pani Butrymska wtrąca. — Ale też i strachu ile!

— No, panie dziejku, z takiego syna dumną być może! Dobry pilot! Cóż jednak najlepszy pilot i najlepsza maszyna znaczy, jeśli nad nimi łaski Bożej niema! Oto gdzie palec Boże widać — słusznej sprawie dziś Pan Bóg dopomaga! Polskich żeglarzy przez świat prowadzi, panie dziejku! A dobrodziej co o tem sądzi?

Wszystkie się spojrzenia na starym Butrymskim zatrzymały. Gęstym dymem z papierosa jak naumyślnie się przesłanił. Coś sobie pod nosem zaczerwienionym mruczał — ale niewyraźnie jakoś.

A może się przy księdzu źle o Świechniu wyrażać nie chciał, by duchownej sukienki nie gorszyć? Ale taka intencyj subtelność do rubasznego Butrymskiego podobna nie była.

Gdy tak przez chwilę milczenie w salonie panowało, on je przerwał dobitnie:

— Magdziu, a jak tam z kolacją? Ksiądz dobrodziej już zapewne głodny, a i my byśmy też coś przegryźli...

(Dokończenie nastąpi).

Działalność Śląska Górnego.

Śląski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. i działalność jego w roku 1926.

Ogólny przegląd.

Jak wiadomo, pierwsze kroki do utworzenia Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. poczyniono w dniu 24. I. 1924 roku. Prace organizacyjne powierzono staroście Dr. Potyce. W czasie od 1. III. 1924 do 11. X. 1924 zorganizowały się wszystkie powiaty, wiejskie i miejskie, oraz Kolej w komitetach pow. za wyjątkiem Cieszyna. Następnie ukonstytuował się tymczasowy Komitet Wojewódzki w dniu 11. IX. 1924 r. W tym dniu odbyło się pierwsze zwyczajne ogólne zgromadzenie wojewódzkie. Zgromadzenie to wybrało przez wybór tajny następujących panów do zarządu: b. Ministra Dyrektora Kamieńskiego, Strzybnica, Dyrektora D-ra Zagórskiego, Królewska Huta, starostę Troskę, Rybnik, burmistrza Koja, Mikołów, starostę D-ra Piechaczka, Lubliniec, prezesa Rady Miejskiej Piechulka, Katowice, starostę D-ra Seidlera, Katowice, starostę D-ra Potykę, Świętochłowice, inż. Rybickiego, Katowice, radcę kolejowego Drzewickiego, Katowice, radcę kolejowego Wąsika, Katowice, inspektora kolejowego Murka, Katowice, a na zastępców prezydenta miasta Spaltensteina, Królewska Huta, iuspektora kolejowego Charnasa, Katowice, burmistrza Orlińskiego, Lubliniec, naczelnika gminy Wackermanna, Świętochłowice, starostę D-ra Lercha, Pszczyna, starostę D-ra Dudę, Bielsko. Zarząd ze swej strony wybrał na posiedzeniu w dniu 23. VI. 1926 r. Wydział Wykonawczy w osobach starosty D-ra Potyki jako prezesa, b. Ministra Dyrektora Kamieńskiego. jako pierwszego wiceprezesa, radcę kolejowego Drzewickiego, jako drugiego wiceprezesa, burmistrza Koja jako sekretarza, dyrektora D-ra Zagórskiego, jako skarbnika i inspektora policji miejskiej, Niciewicza, jako zastępcę skarbnika. Dnia 7. VIII. 1926 r. odbyło się nadzwyczajne ogólne zgromadzenie wojewódzkie, którego protokół został przez ostatnie walne zgromadzenie przyjęty.

Działalność wewnętrzna i propagandowa.

I. Rozmiar pracy w roku ubiegłym zmusił do zorganizowania biura Wojewódzkiego w trzech oddziałach, mianowicie zostało biuro podzielone na oddział ogólny (łącznie propagandy), oddział techniczny i oddział kasowy.

Obszerna korespondencja z Głównym Zarządem, z komitetami powiatowemi, z kołami miejscowemi, poszczególnymi członkami zarządu Ligi i jednostkami poza Ligą, jaka była konieczna w ciągu roku 1926, zawiera się, abstrahując od ksiąg kasowych, w 28 tomach oddziału ogólnego i w 35 tomach oddziału technicznego.

Książkowość począwszy od 5. V. 1926 r. została prowadzona ściśle według zeszłorocznego budżetu i obejmuje:

1. główną księgę dochodów i rozchodów;
2. trzy manuale dochodowe;
3. trzy manuale rozchodowe;
4. 10 tomów asygnacji dochodowych według poszczególnych tytułów i pozycji budżetu;
5. 12 tomów asygnacji rozchodowych.

Na tych samych zasadach zorganizowano książkowość komitetów powiatowych i kół miejscowych, którym dostarczono odnośne druki, komitetom powiatowem okólnikiem nr. 137 z dnia 27. VII. 1926 r. a kołom miejscowem okólnikiem nr. 125 z dnia 20. VII. 1926 r.

Równocześnie Wydział Wykonawczy opracował zasadnicze przepisy kasowe, które przesłano komitetom powiatowem okólnikiem nr. 120 z dnia 9. VII. 1926 r. z poleceniem dostarczenia ich ze swej strony kołom miejscowem.

Komisja rewizyjna dokonała 4 rewizji kasy wojewódzkiej odnośnie działalności kasy, w roku 1926, a mianowicie 3 rewizji zwyczajnych w dniach 5. V. 1926 r. — 7. I. 1927 r. — 20. I. 1927 r. i jednej nadzwyczajnej rewizji, mianowicie dnia 7. VIII. 1926 r., sporządzając z każdej rewizji protokół. Komisja rewizyjna przy żadnej rewizji nie znalazła powodu do postawienia merytorycznych zarzutów. Wydział Wykonawczy domagał się, by komisja rewizyjna dokonywała regularnej rewizji co miesiąc zgodnie z uchwałą zeszłorocznego zwyczajnego ogólnego zgromadzenia. Komisja rewizyjna usprawiedliwiła się jednak niemożliwością dokonywania miesięcznych rewizji.

W roku ubiegłym odbyły się dwa ogólne zgromadzenia wojewódzkie, mianowicie zwyczajne w dniu 8. V. i jedno nadzwyczajne w dniu 7. VIII. 1926 r. Oprócz tego odbyło się jedno posiedzenie Rady Nadzorczej, 4 posiedzenia Zarządu, 6 posiedzeń Wydziału Wykonawczego. Z każdego posiedzenia został sporządzony protokół. Wszystkie protokóły zostały przyjęte i są zebrane w akcie Protokóły oddziału ogólnego. Pozatem prezes Wydziału Wykonawczego z biurem wojewódzkiem był czynny w permanencji dla załatwiania bieżącej administracji na podstawie statutu, uchwał ogólnych zgromadzeń, Zarządu i Wydziały Wykonawczego. Na wyszczególnienie zasługuje wspólne zebranie Zarządu Komitetu Wojewódzkiego z komitetem okręgowem w Sosnowcu w dniu 7. VII. 1926 r. w sprawie ustalenia współpracy i używania lotniska przez

Komitet Okręgowy w Sosnowcu. Komitet Okręgowy w Sosnowcu w następstwie przekazał nam 30 000 zł. subwencji na lotnisko. Dalej zasługuje na wyszczególnienie udział Wydziału Wykonawczego w posiedzeniu informacyjnem z dnia 17. VIII. 1926 r. w sprawie zawiązania śląskiej spółki lotniczej oraz wycieczka prasy śląskiej na lotnisku przy udziale członków Rady Nadzorczej i Zarządu Komitetu Wojewódzkiego, zorganizowana przez Wydział Wykonawczy.

W Warszawie odbyły się w roku ubiegłym dwa ogólne zgromadzenia Ligi, mianowicie w dniu 3. i 4. VIII. oraz w dniu 27. i 28. XI. 1926 r. Komitet Śląski był tam zastąpiony przez pana Ministra Kamieńskiego i starostę D-ra Potykę. Na ostatnio wymienionem zgromadzeniu Główny Zarząd złożył sprawozdanie za rok 1925, które zostało jednogłośnie przyjęte. Główny Zarząd otrzymał jednogłośnie absolutorjum. Równocześnie uchwalono na tem zebraniu nowy statut Ligi, który w międzyczasie został zatwierdzony przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i niebawem zostanie przesłany komitetom powiatowem i kołom miejscowem; prócz tego uchwalono budżet Głównego Zarządu na rok 1927 oraz program prac Ligi na następne trzy lata, w końcu uchwalono połączenie L. O. P. P. z Ligą Przeciwgazową. Komitet Śląski jest zastąpiony w Głównym Zarządzie przez swego prezesa w charakterze zastępcy.

Komitet Wojewódzki, posunąwszy budowę lotniska do 65 procent wykończenia, wystąpił z inicjatywą utworzenia samodzielnej spółki lotniczej, którаby uruchomiła komunikację powietrzną w Katowicach. W tym celu wydelegował prezesa do pana Ministra Komunikacji, który oświadczył, że włączenie Katowic do sieci komunikacji lotniczej uważa za konieczne, a sprawę komu udzieli koncesji, czy jednemu z istniejących już towarzystw lotniczych czy też nowej spółce lotniczej, którаby się w tym celu na Śląsku zawiązała, uzależnił przedewszystkiem od tego, czy taka nowa spółka stanęłaby na zdrowych finansowych podstawach. Następnie Wydział Wykonawczy zwołał na dzień 17. VIII. 1926 r. zebranie informacyjne zainteresowanych samorządów i organizacji przemysłowych przy udziale delegata Ministerstwa Komunikacji z którego sporządzono protokół. Jak wynika z tego protokułu, zebrani uchwalili jednogłośnie, że ich zdaniem Katowice należy włączyć do sieci komunikacji lotniczej w Polsce, że należałoby uruchomić linje Katowice-Warszawa, Katowice-Gdańsk, Katowice-Wrocław, Katowice-Wiedeń, w końcu że ich zdaniem celem uruchomienia tych linji należałoby zawiązać nową spółkę lotniczą na Śląsku, zarzucając koncepcję poruczenia tego zadania jednemu z istniejących już w Polsce towarzystw lotniczych z motywów w protokóle naprowadzonych. Przedstawiono jednoroczny bilans eksploatacyjny linji Katowice—Warszawa oraz zestawienie potrzebnego kapitału inwestycyjnego. W rezultacie powiat Katowicki wiejski zgłosił swój akces do tworzącej się spółki z udziałem 120 000 zł., powiat Świętochłowicki z udziałem 200 000 zł., powiat rybnicki z udziałem 100 000 zł., miasto Królewska Huta z udziałem 50 000 zł., powiat będziński z udziałem 50 000 zł., (pismem z 2. XII. 1926 r.), a Związek Górnośląskich Przemysłowców górniczych i hutniczych z udziałem 350 000 zł., (pismem z 20. XI. 1926 r.). Śląski Komitet Wojewódzki na ogólnem zeszłorocznem zgromadzeniu uchwalił spółkę subwencjonować kwotą 200 000 zł. z akcji specjalnie na ten cel urządzonej. Województwo Śląskie jako takie i miasto Katowice w tej sprawie nie zajęły ostatecznego stanowiska. Wydział Wykonawczy prowadzi w tej sprawie korespondencję z Panem Wojewodą i Marszałkiem Sejmu Śląskiego, do których wysłał materjał informacyjny pismem oddziału ogólnego nr. 297 z 30. XII. 1926 r. oraz pismem nr. 6/27 z 14. I. 1927 r. Tem ostatniem pismem przesłano Panu Wojewodzie i Panu Marszałkowi zestawienie potrzebnego kapitału inwestycyjnego dla każdej z projektowanych 4 linji, roczne bilansy eksploatacyjne owych 4 linji, porównanie owych 4 bilansów z podaniem długości każdej linji, rocznej ilości kilometrów lotu, rocznego rozchodu, kosztu jednego kilometra lotu, rocznego dochodu, dochodu jednego klm lotu, na podstawie doświadczeń praktycznych w kraju i zagranicą oraz odpis przepisów o subwencjach rządowych dla przedsiębiorstw lotniczych.

Z bilansów rocznych wynika, że śląska spółka lotnicza w razie nadania jej koncesji pod warunkjem otrzymania rządowych subwencji w ramach ustawowych, potrafiłaby bez trudności wyrównać dochód z rozchodem. Według obecnego stanu rzeczy losy tej spółki zależą przeważnie od stanowiska Sejmu Śląskiego a następnie od decyzji Ministerstwa Komunikacji w sprawie koncesji.

Najgłówniejszą pozycję pracy wewnętrznej Zarządu Komitetu Wojewódzkiego zajmuje lotnisko. O stronie finansowej lotniska będzie mowa przy przedstawieniu wykonania zeszłorocznego budżetu. Pracami na lotnisku kieruje inż. dypl. p. Witold Weichman, specjalista w dziedzinie inżynierji lotniczej. Lotnisko znajduje się na południowym terenie miasta Wielkich Katowic i jest oddalone niespełna 2 kilometry w linji powietrznej od głównego dworca w Katowicach. Dojazd na lotnisko prowadzi z 3 stron t. j. z ulicy Francuskiej, Paderewskiego i z odnogi szosy prowadzącej do Murczków.

Rewja artystyczna na cele L. O. P. P.

Nader szczęśliwą myśl powziął Wojewódzki komitet kolejowy LOPP. z p. prezesem inż. Dobrzyckim na czele, urządzając dnia 7 maja w sali Powstańców w Katowicach rewję artystyczną, zakończoną zabawą taneczną. Po koncercie orkiestry kolejowej inż. Bohatyrew z Poznania wygłosił przystępny i zajmujący odczyt o dziejach powstania i rozwoju lotnictwa, nadmieniając m. in., że Polska pierwsza w świecie utworzyła Ligę Obrony Powietrznej Państwa, a dopiero w jej ślady poszły: Czechosłowacja, Francja i Belgja. Następnie odbyło się 5 popisów drużyn sokolątek i sokolic z Załęża w wieku od lat 7 do 15.

Po przerwie rozpoczęła się prawdziwa artystyczna uczta, a mianowicie: primadonna Opery Katowickiej p. L. Zamorska dwukrotnie odśpiewała pięknie kilka aryj z „Halki“ i „Aidy“ oraz pieśni polskie Niewiadomskiego, za które otrzymała huragany oklasków; reżyser opery naszej p. Stępniowski odśpiewał również parę aryj włoskich i piosenek ludowych Szopskiego. P. Marjański śpiewał piosenki Galla, Niewiadomskiego i cygańskie, a p. Kopciuszewski trudną arję z „Cyrulika Sewilskiego“. —

Największem powodzeniem cieszyły się występy znakomitej artystki Kliszewskiej oraz p. Karasińskiego. Solistom akompanjował p. dr. Barański, kapelmistrz Opery. Antrakty mile uprzyjemniał gościom wyborny konferencjer p. Ortym.

Sala była doszczętnie zapełniona, co świadczy, iż podobne imprezy mogą liczyć zawsze na powodzenie. Specjalne podziękowanie należy się pp. artystkom i artystom Teatru Katowickiego oraz Sokołowi z Załęża, dzięki którym kasa LOPP. wydatnie zasiliła się.

Podziękowanie.

Dotychczasowy wynik „Wojewódzkiego Dnia Lotniczego“ na terenie Województwa Śląskiego wynosi 24 300 złotych.

Świetny ten rezultat „Dnia“ świadczy dobitnie o wielkiej ofiarności społeczeństwa śląskiego oraz jest dowodem, jak głęboko idea Ligi przejęła społeczeństwo śląskie.

Fundusze zebrane w „Dniu Lotniczym“ zużyte będą na cele wykończenia lotniska w Zawodziu, którego jak najrychlejsze urucho-

---

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

4 Powieść lotnicza.

Latał już nad nim, odnalazł go na mapie, — lecz niestety skonstatował, że śnieżna chmura zagnała ich za daleko na południe. Zboczyli znacznie z wyznaczonej drogi. A tu jak na złość znowu mgła pada coraz niżej, coraz gęstsza. — Już nie widać ośnieżonych drzew lasu, wszystko pochłonęła straszliwa białość aż do ziemi. Niema rady — trzeba się starać wydostać ponad chmury. Póki czas, póki samolot idzie równo. Nalega Maryś na stery — wytęża cały ludzki zmysł równowagi.

Chwilami zdaje mu się, że coś pęknie w głowie, że nerwy nie wytrzymają. Przecież jeden fałszywy ruch, zbyt mocno weźmie górę, a samolot obsunie się bez ratunku.

Wtem zdało mu się, że nie sam kieruje sterem, że czyjaś jeszcze ręka spoczywa na rączce, że lepiej wie od niego, jak wyprowadzić z nieszczęścia... Zdaje mu się, że widzi Józka, a tam w dali — oczy jego żony — Oleńki.

Ich dziecko przysiadło na chmurach i śmieje się do niego, wyciąga rączki. Tam lecieć! Do niego — do dziecka! Dla niego — do dziecka! Dla niego przecież, dla swego chrześniaka. W tem motor zaczyna strzelać, jakgdyby zdał obroty...

Felek porusza zsiniałemi wargami, modli się. — O Boże powiedz nam, gdzie jest ziemia, a gdzie Twoje niebo, w tej białej strasznej zamieci! Motor wysadza. — Raz, dwa, trzy — charczy straszliwie.

Czyżby śnieg do motoru? Motor ma przecież maskę połataną... Tak, tak, to już wyraźna muzyka śmierci. Maryś patrzy przed siebie.

Dziecko rączki wyciąga do chrzestnego ojca...

Spadają w dół, na łeb, w śmierć.

W tem jakby jakiś głos. — Nie! Lećcie po zwycięstwo!...

Czyżby Bóg wysłuchał modlitwy Felkowej? Marysiowi udało się wyprostować aparat. Pospiesznie sprawdza motor, gaz, magneto... W porządku... Motor przestał strzelać, lecą wzwyż. Biel rzednie, oczy pełne wdzięczności...

mienie jest jedną z największych potrzeb na Śląsku.

W imieniu zatem Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego LOPP. składam tą drogą szczere podziękowanie wszystkim tym, którzy przez złożenie ofiar na ten cel przyczynili się do tak świetnego wyniku.

Zarazem wyrażam szczere podziękowanie i uznanie wszystkim Panom Prezesom i członkom Zarządów Powiatowych LOPP. oraz członkom poszczególnych zarządów kół miejscowych za chętną i gorliwą pomoc przy organizowaniu „Dnia Lotniczego", która w przeważnej mierze przyczyniła się do tak poważnego sukcesu.

W imieniu Komitetu Wojewódzkiego LOPP.
Prezes Wydziału Wykonawczego.

Składki gminne na LOPP. Na rzecz Ligi Obrony Powietrznej Państwa zebrały poszczególne gminy następujące sumy: Murcki 400 zł, Paniowy 50 zł, Bzie Zanieckie 50 zł, Zawiść 20 zł, Dzieckowice 50 zł i Urząd Okręgowy Imielin 50 zł.

—

Kalejdoskop.

Na szczęście nie mamy w Polsce Cywilnej Szkoły Pilotów! Była taka kiedyś na Ławicy — dziś jej już niema. Bo i poco? Niech się państwo zastanowi nad tem; jak wielkie koszta pociąga za sobą utrzymanie Szkoły na 50 czy 60 uczniów. Wielki to aparat, który się puszcza w ruch na przeciąg przeszło jednego roku. A potem?! Uczniowie odsługują wojskowość i .... wracają przeważnie do tych zajęć, które nic wspólnego z lotnictwem nie mają. Bo lotnictwo polskie nie ma dla nich chwilowo zajęcia.

Lecz mniejsza o to. Brak posad, to się zdarza nietylko w Polsce. Tu idzie o coś innego, o kwestję *racjonalności* szkolenia pilotażu.

Sztuka latania — to wynik żmudnej, wytężonej pracy. To sztuka, nabyta wielkim nakładem tak kosztów materjalnych, jak i sił fizycznych. To sztuka, na której się opiera

---

W szarej mgle słońce. Lecą wyżej i wyżej, — do Boga już prawie...

Jeszcze parę minut walki. Przed nimi mgliste słońce wschodu, pod nimi w dole — hen, ziemia, biała, wielka, bezgraniczna...

ROZDZIAŁ VI.

Walka z nieprzyjacielem.

Maryś wrócił do mapy. Przez śnieg i przez niskie chmury orjentuje się na ziemi. Muszą być bardzo wysoko. Raz po raz odsłaniają się chmury, widać ziemię przez te ruchome okna.

Nagle Felek krzyknął radośnie.

— Tam, tam — nasze linje!...

Lecą niespostrzeżeni wysoko. A tam na ziemi poranna strzelanina.

— Nasi idą do ataku! — krzyknął Felek.

— Nasi idą!...

Byli już nad nieprzyjacielem. W dole hen nad rzeczką, kolumna nieprzyjacielska rozwija się. Felk nie wytrzymał -- rzucił bombę. —

Trafił bestja w sam środek — popłoch — panika. Uciekają, rzucają karabiny. Inni usiłują strzelać do góry, lecz co ich to obchodzi, lecą tak wysoko...

Tymczasem nasza piechota korzysta z popłochu wśród nieprzyjaciół. Tyraljera przechodzi przez rzeczkę. Lód cienki się łamie, lecz — zwycięstwo — zwycięstwo!...

Bolszewicy skonsternowani ukazaniem się naszego samolotu, uciekają. Felek rzucił drugą bombę, chce rzucać trzecią, lecz Maryś zatrzymał go ręką...

Krzyczy w warkocie motoru:

— Szkoda bomby na ludzi. Potrzebne nam będą na hangary.

Felek się zasmucił. Lecz już po chwili krzyczy radośnie.

— Piechota nasza przeforsowała rzeczkę. Za dwie nasze bomby — zwycięstwo!!

— Dobry rachunek! — odrzekł Maryś, uśmiechając się. — Co znaczą dwie lotnicze bomby!... Dobrześ się sprawił Felek!

A potem Maryś posmutniał...

— Lecz tam ci ludzie też by żyć chcieli, a przecież śmierć...

Nie lubi Maryś rzucać bomb na ludzi. Wali już na hangary, na prochownie, na magazyny broni... Takim jest szczególnym pacyfistą, — najbardziej lubi niszczyć narzędzia walki.

bezpieczeństwo kraju, — na której największe dzisiaj spoczywają nadzieje na wypadek starcia wojennego.

Tymczasem oto ci, których wyszkolono lotniczo, posiadłszy tajemnice powietrza, — nie mają możności treningu. Zapytujemy bowiem:

— czy istnieje w Polsce choć jedna sekcja treningowa dla oficerów i podoficerów rezerwy, pilotów cywilnych?

Do tych kwestji powracać będziemy nieraz — tak pod kątem widzenia stosunków polskich jak i obcych, pod kątem widzenia tych państw, gdzie samoloty cywilne liczą się dziś już na tysiące, gdzie istnieją cywilne kluby pilotów, — o których nam się tylko śni....

PRZEGLĄD PRASY.

Olbrzymia frekwencja na linji komunikacji powietrznej Rzym — Wiedeń. „L'Aero-Sports" donosi, iż samoloty komunikacyjne z linji Rzym — Wiedeń są stale przepełnione. W kwietniu np. samoloty przewiozły 273 pasażerów, tj. po 10 dziennie, co stanowi 95 procent dozwolonego obciążenia płatowców.

Zagranica o naszem lotnictwie komunikacyjnem. Włoski miesięcznik lotniczy Aeronautica w ostatnim swoim numerze poświęca dłuższy artykuł polskiej żegludze powietrznej ze szczególnem uwzględnieniem działalności naszego towarzystwa komunikacji powietrznej polskiej linji lotniczej Aerolot. Pismo podkreśla z całem uznaniem wzorową organizację naszej żeglugi powietrznej.

Lądowanie samolotu pasażerskiego. „ABC" w nr. z dnia 19 maja przyniosło wiadomość, iż dnia 18 lądował na polach Okęcia samolot Aerolotu, z powodu defektu silnika. Jak dowiadujemy się z dobrze poinformowanego źródła, żaden samolot tego Towarzystwa w

---

Ale teraz niema czasu na rozmyślania. Trzeba szukać drogi. Wziął aparat jeszcze wyżej. Już oddychać trudno, lecą tak wysoko. Za to z ziemi ich zupełnie nie widać. Niepostrzeżeni dolecą i spełnią rozkaz.

Gdy w tem na horyzoncie ukazały się dwa maleńkie punkciki. Lecą na tle srebrnej mglistej jasności wschodzącego słońca, coraz bliżej — bliżej.

Maryś zawołał radośnie:

— Felek — jest robota, szykuj karabin, dwa bolszewiki lecą straszyć naszych.

— Ich niedoczekanie... — wrzasnął w szumie śmigła Felek i dalej czyścić karabin ze śniegu. Chucha nań, — otula go miłośnie swym rękawem, ściągnął rękawice ze zmarzłych łap, — byle tylko jaknajprędzej. — Serce mu zabiło, — czy aby tylko się nie popsuł?...

Wystrzelił parę razy na próbę — zaterkotała maszynka, zacina się trochę, ale działa nieźle.

Felek skacze z radości, — ledwie może w pasach wytrzymać. — Odpiął je więc, rozluźnił ile tylko mógł.

— Dwa samoloty na nas — będzie robota. Tymczasem dwa punkty na szarem niebie rosły, olbrzymiały i po chwili krążyły już dokoła.

Ale Maryś tęgi pilot — bojowy! Nie darmo go pod Verdunem królem drapieżników nazywali. Bez cienia lęku w oczach, bez naprężenia nerwów — spokojniuteńki...

I gdy dwa nieprzyjacielskie samoloty krążą wyżej, — on „szybuje" — nastawił samolot bokim i ślizga się na skrzydło...

Zdezorjentowało to nieprzyjaciół. Prawy myśli, że on na niego leci i ucieka, lewy go natomiast goni, usiłując dostać go w obstrzał. Ale Felek wie, czem to pachnie. On zna swojego porucznika! Aż skoczył z radości na siedzeniu, — nie wytrzymał i krzyknął w szumie śmigła:

— Oho, dobra jest! Pan porucznik udaje frajera! — Szybujemy klawo.

Maryś rzucił w odpowiedzi.

— Szykuj karabin!

Felek usłuchał. — Tymczasem szalony pościg trwa dalej.

Maryś udaje, że bierze kierunek całkiem na prawo. — Lewy nieprzyjaciel — zdawało się już, już go ma... Już nad nimi wisi i śmiercią grozi. **(Ciąg dalszy nastąpi).**

ostatnich czasach na polach Okęcia nie lądował. Podana zatem wiadomość nie jest ścisłą i zapewne dotyczy samolotu jakiegoś innego towarzystwa komunikacyjnego.

Dzienniki francuskie o wystawie lotniczej. Ostatni numer francuskiego tygodnika lotniczego „Les Ailes" na tytułowej stronie poświęca dłuższy artykuł wystawie lotniczej zorganizowanej przez L. O. P. P. w Warszawie na terenie „Łobzowianki". Artykuł ilustrowany jest fotografjami samolotów naszej konstrukcji Braci Działowskich i inż. Zalewskiego.



POLSKA.

Ruch na linjach powietrznych w kwietniu. Samoloty komunikacyjne Polskiej Linji Lotniczej, kursujące na linjach Warszawa-Łódź, Warszawa-Kraków, Warszawa-Lwów, Warszawa-Gdańsk, Kraków-Lwów, Kraków-Wiedeń w miesiącu kwietniu dokonały 335 podróży, przebiegając przestrzeń 84.213 klm. Samoloty przewiozły 744 pasażerów, 22.050 kg. towarów i 52,3 kg. poczty. W stosunku do miesiąca marca frekwencja pasażerska oraz towarowa wzrosła o około 40%. W bieżącym miesiącu samoloty komunikacyjne kursują codziennie za wyjątkiem niedziel na tych samych linjach, co w miesiącu ubiegłym.

Gość francuski. Dnia 21 maja przybył do Warszawy samolotem z Lyonu via Wiedeń delegat generalny Ligi Lotniczej we Francji p. Sibille. W poniedziałek p. Sibille uda się w dalszą podróż powietrzną do Gdańska. — Podróż z Wiednia do Warszawy p. Sibille odbył na aparacie Polskiej inji lotniczej Aerolot.

L. O. P. P. W dniu 28 i 29 maja odbyło się w gmachu Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie ogólne zebranie L. O. P. P. Na porządku dziennym były rozważane sprawy: sprawozdanie Zarządu głównego, sprawozdanie rady głównej, sprawozdanie i wnioski gł. komisji rewizyjnej w sprawie absolutorjum dla zarządu głównego, wybory zarządu głównego, rady głównej i komisji rewizyjnej, wnioski rady głównej itd.

Z LOPP. W dniu 15 maja odbyło się Walne Zebranie Kół, należących do Komitetu stołecznego LOPP. Uchwalono udzielenie absolutorjum dotychczasowemu zarządowi, preliminarz wydatków na rok 1927 oraz dokonano wyborów do Zarządu.

Szkoła Pilotów LOPP. Przed kilkoma miesiącami LOPP. postanowiło zorganizować w Łodzi szkołę pilotów cywilnych. Obecnie, jak się dowiadujemy, projekt został odroczony.

Utworzenie Urzędu Pocztowego w Warszawskim Porcie Lotniczym. Dnia 15 maja w warszawskim porcie lotniczym utworzony został urząd pocztowy dla obsługi poczty lotniczej. Dzięki założeniu tegoż urzędu, co stało się za inicjatywą Towarzystwa Polska Linja Lotnicza „Aerolot" zostanie poważnie skrócony czas doręczania przesyłek pocztowo-lotniczych. Będą one bowiem doręczane wprost z lotniska przez specjalnych motocyklistów adresatom tak, że np. list nadany z Krakowa w przeciągu 2—3 godzin znajdzie się już w ręku warszawskiego odbiorcy. Podkreślić się godzi, że opłaty pocztowo - lotnicze sa niskie, gdyż wynoszą zaledwie dwukrotne normalne porto pocztowe, plus znaczek 20-grosz. (przy drukach 5-groszowy) tytułem podatku manipulacyjnego. List w kraju, wysłany pocztą lotnicza kosztuje zatem 60 groszy. Posyłki lotnicze należy frankować znaczkami poczty lotniczej, które są do nabycia we wszystkich urzędach pocztowych i u wszystkich prywatnych rozsprzedawców. Na ulicach Warszawy i Łodzi umieszczono specjalne skrzynki pocztowe dla korespondencji lotniczej. Pozatem posyłki lotnicze nadawać można we wszystkich urzędach pocztowych oraz przez całą noc w urzędach telegraficznych, w Warszawie zaś w telefonicznej rozmównicy publicznej przy pl. Napoleona.

NIEMCY.

Ruch powietrzny w Niemczech. Wedle statystyki, opublikowanej przez zarząd berlińskiego portu lotniczego w r. 1926 samoloty komunikacyjne przywiozły, względnie wywiozły z Berlina, 32 757 pasażerów, przyczem lądowało względnie startowało z lotniska berlińskiego 12 000 samolotów.

Jak miasta niemieckie popierają żeglugę powietrzną. Senat miasta Hamburga wyasygnował 800.000 mk. zł. na postawienie budynku administracyjnego w hamburskim porcie lotniczym. Z pieniędzy tych wzniesiony będzie budynek czteropiętrowy, którego parter przeznaczony zostanie na przyjmowanie towarów i na obsługę ruchu towarowego, pierwsze piętro na dworzec lotniczy dla pasażerów, dwa następne zaś piętra na biura kierownictwa lotniska.

Wiadomość powyższa stwierdza, jak poważnie Niemcy pamiętają o potrzebie popierania lotnictwa, nie szczędząc nań pracy ani pieniędzy. Winno to być przestrogą i przykładem dla nas, by zarządy miast poczuły się nareszcie do obowiązku materjalnego wspierania lotnictwa.

Zawody szybowców w Niemczech. Tegoroczne zawody niemieckich samolotów bezsilnikowych w Rossitten wykazały olbrzymi postęp, jaki Niemcy zrobiły w tej dziedzinie od roku ubiegłego. W dniu 3 maja rb. Schulz utrzymał się w powietrzu 14 godzin i 7 minut, przelatując 500 kilometrów.

Tem samem pobił rekord, który od roku 1925 posiadał lotnik belgijski Massaux.

Rekord Massauxa wynosił 10 godzin 19 minut i 43 sekundy. Również pewnego rodzaju rekord ustalił w dniu 4 maja rb. pilot Nehring, utrzymując się w powietrzu na szybowcu, obciążonym pasażerem, 5 godzin 50 sekund.

Jest to najdłuższy lot na szybowcu obciążonym dwojgiem ludzi.

Kto podróżuje samolotami? Wedle statystyki portu lotniczego w Frankfurcie w r. 1926 z komunikacji powietrznej korzystało według zawodów: 36 procent kupców, 8 proc. inżynierów, 4½ proc. lekarzy, 4½ proc. wojskowych, 3½ proc. urzędników państwowych, 3 proc. adwokatów, 2½ proc. wolnych zawodów, 2 proc. dziennikarzy, 1½ proc. bankierów, 1½ proc. rolników i 33 proc. nieokreślonych zawodów.

Ruch towarowy na niemieckich linjach powietrznych. Ilość przesyłek lotniczych w Niemczech jest tak wielka, że na szeregu linjach wprowadzono dodatkowe połączenia.

Rozwój ruchu towarowego na linjach powietrznych jest objawem zupełnie naturalnym, gdyż dają one kupiectwu możność dostawy towaru w przeciągu kilku godzin, co stwarza nowe pola konkurencji, z kupcami lokalnymi w danych miastach.

ST. ZJEDNOCZONE PÓŁ. AMERYKI.

Manewry lotnicze w Ameryce. W ubiegłym tygodniu odbyły się w Ameryce wielkie manewry lotnicze. Terenem manewrów był port San Houston w Texas.

Rekordy lotnicze. Dzienniki amerykańskie donoszą, iż w pierwszych dniach maja por. maryn. Berner na hydroplanie bojowym obciążonym 1102 funtowym tonażem osiągnął szybkość przeszło 136 mil. na godzinę. Szybkością lotu zdobył Berner rekord światowy, który od grudnia 1926 roku dzierżył Włoch Passaleva.

Pisma niemieckie znów przynoszą wiadomość, iż dnia 14 maja Schulz na szybowcu (samolot bez silnika) przebył przestrzeń 62 klm. Długością przebytej drogi Schulz ustalił rekord światowy.

Rekord wysokości. Wedle doniesień, nadchodzących z New Yorku, porucznik Carlton, w dniu 5 maja zdobył rekord wysokości lotu na hydroplanie. Wysokość, jaką Carlton osiągnął, wynosi 11 150 m.

WŁOCHY.

Zawody o „Puhar Bonmartini". Drugi konkurs modeli latających dla uczniów szkół średnich we Włoszech. W celu propagandy lotnictwa wśród szerokich rzesz młodzieży Włoski Aeroklub urządza rok rocznie zawody modeli latających. Zawody te odbywające się pod protektoratem Ministerstwa Lotnictwa rozgrywają się pod kontrolą Komisji Sportowej Włoskiego Aeroklubu, na zasadzie reguł F. A. I. Pierwszą nagrodą jest puhar Bonmartini i przywiązana do niego suma pieniężna. Warunkiem zawodów jest by model nie przekraczał wagi 13 kg. Konkurs odbędzie się w Rzymie.

Przygotowania do konkursu o puhar Schneidera. W roku bieżącym konkurs szybkości wodnopłatowców o puhar Scheidera odbędzie się w Wenecji. Włoskie ministerstwo lotnictwa rozumiejąc doniosłość konkursu w którym udział biorą największe potęgi lotnicze świata wysłało do Wenecji majora de Bernardi celem zbadania na miejscu warunków mającego się odbyć konkursu. Specjalny nacisk kładzie rząd na należyte umieszczenie publiczności, by mogła cały przebieg konkursu wygodnie obserwować. Jak wiadomo major Bernardi zdobył w roku zeszłym puhar Schneidera w Baltimore, gdzie osiągnął szybkość 438 km. na godzinę na płatowcu włoskiej fabryki Macchi.

O przelot nad Atlantykiem. Włoska Izba Handlowa ustaliła wysoką nagrodę pieniężną dla lotnika włoskiego, który pierwszy, jednym lotem, na aparacie włoskiej konstrukcji, przeleci nad Atlantykiem z Włoch do Brazylji.

POLSKA.

Święto pułkowe Baonu Balonowego w Toruniu. Śladem tradycji poszedł i wielce zasłużony Baon Balonowy w Toruniu. Mianowicie obchodził tenże w dniu 5 maja b. r. pierwsze święto pułkowe od czasów istnienia naszej Rzeczpospolitej. Korpus Oficerski wojsk balonowych wespół z swym dzielnym Dowódcą p. ppłk. Wolszlegierem zadał sobie niemało trudu nad zorganizowaniem tego święta, którego część tak formalna, jak i też towarzyska wypadły jaknajlepiej. W ślicznie udekorowanej hali sterowcowej na tle napełnionego balonu kulistego ustawiono ołtarz, przy którym kapelan garnizonu Toruńskiego, wlb. ks. dziekan Sienkiewicz odprawił mszę św., poczem w świetnie przemówionym kazaniu między innemi wskazał również tradycję Baonu Balonowego nawołując przytem do jedności i posłuszeństwa wobec naszej jednej matki — Ojczyzny. Dalej nastąpiło rozdanie nagród sportowych w postaci licznych upominków i dyplomów przez p. Gen. Zarzyckiego, jak i też defilada całego Baonu, która wypadła nadspodziewanie pięknie.

Z kolei nastąpiła część towarzyska, która to zgromadziła wszystkich proszonych gości, liczne delegacje oraz Of. Rez. Baonu przybyłych niestety w znikomej ilości na święto pułkowe do kasyna oficerskiego, gdzie podejmował tychże z wyszukaną grzecznością Korpus Of. śniadaniem. Po bardzo mile spędzonych chwilach udano się na obiad żołnierski, gdzie nastąpiły przemowy i toasty. Wieczorem odbył się bal reprezentacyjny w salach kasyna garnizonowego, a licznie zebrani goście bawili się do rana. Między innemi zauważono pana inspektora armji Gen. Skierskiego, D-cę O. K. Toruń, Gen. Berbeckiego, Kmdt. miasta Gen. Zarzyckiego, pp. oficerów z misji francuskiej i t. d. St. K. (jeden z uczestników rezerwy).

Co wyświetlają w kinach.

Ostatnio w kinach poznańskich idą filmy następujące: w Apollo „Księżniczka Szelmutka“, Casino „Szał tańca“, w Colloseum „Urwipołeć“, Renaissance daje „Pożogę serc“. Z filmów tych na specjalną uwagę zasługuje doskonała „Księżniczka Szelmutka“ — film, jak na produkcję niemiecką wyjątkowo beztroski i wesoły. Bezwzględnie jeden z tak zwanych szlagierów. Również na uwagę zasługuje „Urwipołeć“, w którym Harry Liedtke pierwszy raz występuje w roli, do jego wieku dostosowanej: bohater jest ojcem dorosłej już panny, lecz nie chce z młodości skwitować. Nastrój wiedeński — mówi to samo za siebie. „Szał tańca“ obfituje w dobre, zabawne momenty, naogół jednak przeszarżowany. Szwankuje scenarjusz, nieraz grube niedopatrzenia reżysera. Gorzej jest z „Pożogą serc“, — znów rewolucja rosyjska. Doprawdy dość już mamy tych filmów rosyjskich z rozjuszonemi kozakami! (Grab.)

Ze Związku Lotników Polskich.



Zarząd Z. L. P. donosi, że dnia 11 czerwca br. o godzinie 18,30 na sali hotelu Monopol w Poznaniu przy ulicy Sew. Mielżyńskiego 21 odbędzie się informacyjne Zebranie Związku Lotników Polskich.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.



Czcionkami Drukarni Lotnika w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.